Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 63. Warszawa, 10 grudnia 1936 r. Rok XVIII

T R E Ś Ć:

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

315.

Nr H. P. I. 1/336 z dnia 9 listopada 1936 r. o zmianach w sprawie postępowania przy zamawianiu listów przewozowych z nadrukami firm.

W zarządzeniu Nr H. P. I. 1/279 z dn. 11 września 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 51, poz. 251) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 4 ostatnie zdanie otrzymuje następujące brzmienie:

„Wydział Handlowo-Taryfowy D.O.K.P. w Warszawie kontroluje wykonanie nadruków na listach przewozowych w drukarni firmy „Transkrit" Zakłady Graficzno-Introligatorskie J. Dziewulski Sp. z o. o. w Warszawie, ul. Senatorska 10, która będzie je wykonywać na polecenie „Biblioteki Polskiej". Wydział Handlowo-Taryfowy w Warszawie zabezpiecza materiał drukarski po wykonaniu zamówionej ilości egzemplarzy listów przewozowych z nadrukami".

2) W załączniku 1-P_1 — do powyższego zarządzenia skreśla się w ostatnim ustępie słowa „i D.O.K.P. w Toruniu", a P_3 skreśla się zupełnie.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

316.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 23 listopada 1936 r. Nr R. O. II. 50/118 w sprawie wydania Instrukcji dla blokowych Nr R 44.

Niniejszym zatwierdzam Instrukcję dla blokowych Nr R 44, która ukaże się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1937 r.

317.

Nr R. T. V. 140/38 z dnia 20 listopada 1936 r. w sprawie zmian w Spisie adresów zarządów kolejowych, uczestniczących w Umowie o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.):

W Spisie adresów zarządów kolejowych uczestniczących w Umowie o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej, wydanym w r. 1935 należy wprowadzić następujące zmiany:

na str. 5. — **Czechosłowacja:**

przy numerze bież. 6, w rubryce 9 w miejsce dotychczasowej cyfry „V/2" wpisać „VI/4", w rubryce 10 w miejsce dotychczasowej cyfry „7" wpisać „10";

przy numerze bież. 12 wykreślić we wszystkich rubrykach dane dotyczące kolei Kurim - Veverskaa - Bityska.

SPRAWY DROGOWO-KOLEJOWE.

318.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 listopada 1936 r. Nr U. Z. III. 144/30, w sprawie dodatkowych sygnałów i wskaźników w Przepisach Sygnalizacji na Kolejach Polskich Nr E 1 w związku z uruchomieniem trakcji elektrycznej na odcinkach podmiejskich węzła warszawskiego.

Na podstawie art. 4, poz. 7 i art. 10 Ustawy z dnia 12 czerwca 1924 roku o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 580) oraz art. 2 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 567), w związku z uruchomieniem trakcji elektrycznej na odcinkach podmiejskich węzła warszawskiego, niniejszym zarządzam wprowadzenie dodatkowych sygnałów i wskaźników w Przepisach Sygnalizacji na Kolejach Polskich Nr E 1, stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1930 roku Nr V/5/6195/30 w sprawie „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" (Dz. Urz. M. K. Nr 25, poz. 195):

§ 1.

W rozdziale IV. Tarcze manewrowe. Wprowadza się tarcze manewrowe świetlne, na których do dawania sygnałów 5 i 6 używa się świateł zarówno we dnie i w nocy, takich samych, jak w nocy podług Przepisów Sygnalizacji Nr E 1.

§ 2.

W rozdziale VIII. Sygnały na pociągu. Do oznaczania wagonów motorowych, lokomotyw elektrycznych i pociągów elektrycznych wprowadza się w sygnałach 13b „Oznaczenie czoła pociągu jadącego po torze linii dwutorowej w niewłaściwym kierunku", 14a „Oznaczenie końca pociągu składającego się z parowozów lub innych silników idących luzem", 14b „Oznaczenie końca innych pociągów" i 15 „Za pociągiem sygnalizującym jedzie bezpośrednio pociąg dodatkowy" sygnały świetlne, jednakowe we dnie i w nocy, takie same, jak sygnały w nocy według Przepisów Sygnalizacji Nr E 1.

Sygnał 13a „Oznaczenie czoła pociągu jadącego po linii jednotorowej, lub po torze linii dwutorowej we właściwym kierunku" dla wagonów motorowych, lokomotyw elektrycznych i pociągów elektrycznych pozostaje taki sam, jak dla pociągów z trakcją parową.

§ 3.

W rozdziale XI. Sygnały przy manewrowaniu, sygnały 27 „Naprzód" (Jazda kominem naprzód) i 28 „W tył" (Jazda tendrem naprzód) dla wagonów motorowych, lokomotyw elektrycznych i pociągów elektrycznych otrzymują następujące brzmienie: sygnał 27 „Naprzód" (Jazda w kierunku ku dającemu sygnał) i sygnał 28 „W tył" (Jazda w kierunku oddającego sygnał).

§ 4.

W Dodatku I do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich Nr E 1 wprowadza się nowe wskaźniki z następującym tekstem:

Wskaźniki 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 i 38 stosuje się na liniach zelektryfikowanych. Wskaźniki te mogą być stałe lub przenośne.

Wskaźnik 31: Oznacza, że należy opuścić pantografy.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa paski czarne, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, i jeden pasek czarny pionowy.



Wskaźnik 31 ustawia się w odległości 120 m przed początkiem odcinka toru, przez który należy przejeżdżać z opuszczonymi pantografami.

Wskaźnik 31 stosuje się:

a) w razie uszkodzenia sieci lub odcinka sieci,

b) w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci do naprawy, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,

c) w razie konieczności jazdy z rozpędu po odcinkach toru nie zelektryfikowanego.

Wskaźnik 32: Oznacza, że za nim znajduje się wskaźnik 31.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa paski czarne, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi.



Wskaźnik 32 ustawia się w odległości 1000 m przed wskaźnikiem 31.

Wskaźnik 32 nakazuje przygotować się do opuszczenia pantografów.

Wskaźnik 33: Oznacza, że należy podnieść pantografy.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa paski czarne, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem do góry, i jeden pasek czarny pionowy.



Wskaźnik 33 ustawia się w odległości 200 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

Wskaźnik 34: Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa czarne kwadraty jeden w drugim.



Wskaźnik 34 służy do oznaczenia miejsca, w którym kończą się przewody sieci trakcyjnej lub poza które przejazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony.

Tam gdzie tor nie kończy się kozłem oporowym, a kończą się tylko przewody sieci trakcyjnej, wskaźnik 34 ustawia się w odległości 15 m przed punktem, w którym pantograf mógłby zsunąć się z przewodu jezdnego sieci trakcyjnej.

Wskaźnik 35: Oznacza miejsce, przez które pociąg trakcji elektrycznej powinien przejeżdżać bez prądu.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa czarne paski pionowe i jeden czarny pasek poziomy.



Wskaźnik 35 ustawia się w odległości 100 m przed odłącznikiem lub wyłącznikiem sekcyjnym w pozycji otwartej lub w miejscach, w których z innych powodów należy jechać bez prądu.

Wskaźnik 36: Oznacza miejsce, od którego pociąg może jechać, pobierając energię z przewodów sieci trakcyjnej.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej czarne paski w kształcie korytka.



Wskaźnik 36 ustawia się w odległości 200 m za miejscem uszkodzenia przewodów elektrycznych albo otwartym odłącznikiem lub wyłącznikiem sekcyjnym.

Wskaźnik 37: Oznacza, że sieć obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa paski czarne, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, i jeden pasek czarny poziomy.



Wskaźnik 37 służy do oznaczenia miejsca przed tunelami, mostami, wiaduktami itp., w którym sieć trakcyjna obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów.

Wskaźnik 37 ustawia się w odległości 50 m przed miejscem, gdzie rozpoczyna się obniżenie przewodów sieci trakcyjnej.

Drużyny parowozowa i konduktorska przy przejeździe przez miejsce obniżenia sieci powinny, przy wykonywaniu czynności w pobliżu przewodów, zachować szczególne środki ostrożności, określone w osobnych instrukcjach, aby nie ulec porażeniu prądem elektrycznym.

Wskaźnik 38: Oznacza miejsce, w którym sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia.

Kwadratowa tablica biała z czarną obwódką, ustawiona wierzchołkiem do góry, a na niej dwa paski czarne, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem do góry, i jeden pasek czarny poziomy.



Wskaźnik 38 służy do oznaczenia miejsca, w którym obniżona sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia.

Wskaźnik 38 ustawia się w odległości 50 m za miejscem, gdzie się kończy obniżenie przewodów sieci trakcyjnej.

Wskaźnik 31 — 38 ustawia się z prawej strony toru lub nad torem do którego się odnoszą.

319.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1936 r. Nr U. Z. II-122/120 w sprawie wyłączenia uzależnienia przebiegów na stacji Warszawa Główna w dolnym poziomie.

§ 1.

W celu umożliwienia jednoczesnego wjazdu i wyjazdu pociągów tego samego kierunku na stacji Warszawa Główna w dolnym poziomie zarządzam wyłączenie w nastawnicy elektrycznej uzależnienia odpowiednich przebiegów na wjazd i wyjazd.

Dla uniknięcia przejeżdżania semaforów wyjazdowych przez pociągi wjeżdżające na stację, szybkość wjazdu pociągów należy ograniczyć do 30 km/godz.

Dyrekcje pouczą drużyny parowozowe i konduktorskie o konieczności zmniejszenia szybkości przy wjeździe na stację Warszawa Główna w dolnym poziomie.

Stacje węzłowe ostatniego postoju pociągów przed st. Warszawa Główna powinny wydawać drużynom pociągowym rozkazy szczególne aż do czasu wydania nowego służbowego rozkładu jazdy na 1937 rok, w którym należy umieścić odpowiednie ostrzeżenie.

§ 2.

Zarządzenie powyższe obowiązuje od dnia 14 grudnia 1936 r.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

320.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 listopada 1936 r. Nr M. Z. X. 931/62 w sprawie niepowierzania robót i dostaw, wchodzących w zakres rzemiosł osobom nie posiadającym kart rzemieślniczych.

Przepisy prawa przemysłowego (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7 czerwca 1927 r. Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 468 w brzmieniu ustawy z dn. 10 marca 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 40, poz. 350) postanawiają, że trudnić się rzemiosłem można dopiero po uzyskaniu karty rzemieślniczej, którą wydają władze przemysłowe I instancji, po złożeniu przez petenta dowodu posiadania odpowiedniego uzdolnienia zawodowego.

W związku z powyższym zarządzam, aby roboty i dostawy, wchodzące w zakres rzemiosł wymienionych w art. 142 powołanego na wstępie prawa przemysłowego, były powierzane wyłącznie osobom, posiadającym odpowiednie karty rzemieślnicze.

321.

Nr. M. Z. IX. 902/236 z dn. 24 października 1936 r. w sprawie zmiany warunków technicznych dostawy podszewek do mundurów oraz tkaniny na kurtki letnie dla pracowników P. K. P.

Ministerstwo Komunikacji wprowadza w warunkach technicznych dostawy podszewek do mundurów oraz tkaniny na kurtki letnie dla pracowników PKP. Druk Seria Z nr 257 na str. 12 — 13 w tabeli wymagań szczegółowycl w punkcie 6 „tkanina na kurtki letnie" następujące zmiany:

1. w rubryce „ciężar 1 b. m. przy 8% wilgoci" skreślić cyfrę „520" i w zamian wpisać „420",
2. w rubryce „najmniejsza ilość nici na 1 cm" skreślić cyfry: „70 i 24' i w zamian wpisać „48 i 23",
3. w rubryce „barwa" skreślić słowa: „barwiona w przędzy, barwnik trwały" i w zamian wpisać: „barwienie w sztuce barwnikiem kadziowym".

322.

Nr M. Z. IX. 902/238 z dnia 6 listopada 1936 r. w sprawie warunków technicznych dostawy szczeliwa konopnego łojowano-grafitowanego dla P. K. P.

Min. Kom. unieważnia niniejszym warunki techniczne dostawy szczeliwa łojowano-grafitowanego, zatwierdzone dnia 19 listopada 1928 r. (Druk P. K. P. ser. 2 Nr 207) i w zamian wprowadza nowe warunki techniczne, zatwierdzone w dniu 2 listopada 1936 r.

SPRAWY ELEKTROTECHNICZNE.

323.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1936 r. Nr B. E. T. III/51/16/36 w sprawie wydania Tymczasowej Instrukcji dla drużyn konduktorskich pociągów z trakcją elektryczną.

Niniejszym zatwierdzam Tymczasową Instrukcję dla drużyn konduktorskich pociągów z trakcją elektryczną — Nr E. 12, która ukaże się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie 15 grudnia 1936 r.

SPROSTOWANIE.

W Dz. Urz. M. K. Nr 58 z dn. 10 listopada 1936 r. w pozycji 290 na stronie 385 punkt b) należy przenieść wyraz „zamówienia" na koniec zdania,

na stronie 386 w wierszu 11 od dołu należy wstawić po wyrazach „będzie zmuszony" wyraz „ponieść",

na stronie 386 należy usunąć numerację IV, V, VI, VII, VIII, IX.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 86799. 10.XII.36. 8400.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.